

LAS PÓLIZAS DE SEGUROS Y EL PRÉSTAMO EN EL COMERCIO MARÍTIMO GALLEGO: 1525-1640¹

Juan Juega Puig
Universidade de Santiago

RESUMEN. Se aborda el tema que da título a este trabajo, partiendo del supuesto de que sólo un comercio profesional es capaz de generar medios de financiación y de seguridad que respalden sus operaciones. Esta faceta queda reservada a los pocos mercaderes profesionales que se asientan en Galicia o forasteros que demandan mercancías o servicios de los mareantes locales. La marinería local no escapa del modelo social y económico que preside las relaciones de una sociedad autárquica, como la gallega, que tan poco demandaba del exterior, exceptuando el pan de mar en los malos años agrarios y la sal.

Palabras clave: seguros marítimos, préstamos, comercio marítimo, Galicia, siglos XVI-XVII.

ABSTRACT. This article treats about the subject that it titles this work, supposing that only a professional trade is able to generate financial and security circles that endorse their operations. This facet is reserved to the few professional merchants seated in Galicia or strangers who demands merchandize or services of the local mareantes. The local seamanship does not escape of the social and economic model who presides the relations of an autarkic society, like of the Galicia, with few external demand, except the bred in the bad agrarian years and the salt.

Keywords: insurances, loans, maritime trade, Galicia, XVI-XVII centuries.

¹ Trabajo recibido el 4/XII/2009 y admitido para su publicación el 10/II/2010.

EL COMERCIO GALLEGO de exportación y, en especial el que se desarrolla por mar, a pesar de contar con alguna que otra descripción literaria en contrario, como la del licenciado Molina, se mueve dentro de unos parámetros muy modestos; totalmente descapitalizado y constreñido a una navegación de cabotaje, que durante el período cronológico acotado para este estudio (1525-1640) no suele ir más allá de un recorrido por las costas atlánticas peninsulares, de San Sebastián (Fuenterrabía) a San Sebastián (Cádiz), según señalan las cartas de fletamento. Todavía no son extrañas, pero cada vez más restringidas, las incursiones mediterráneas que traspasan el Estrecho de Gibraltar.

Los mareantes gallegos no entendían la navegación como principal medio de vida, sino como una mera complementación de la actividad pesquera. No se les puede considerar profesionales del comercio, al limitarse al transporte de sus propias capturas, saladas y empipadas, aunque también de los vinos blancos orensanos. Esta actividad mercantil la desarrollan en los momentos en los que el cese de las campañas pesqueras lo permite. Los mareantes pontevedreses exponían a los responsables del estanco de la sal, cuando trataron de obligarles a hacerse cargo de su transporte en los años finales del siglo XVI, el calendario apropiado para tal navegación: los cuatro últimos meses del año eran ocupados por la campaña otoñal de la sardina, que realizaban los cercos y que no se cubría con los brazos de los villa, *sino que se ayudan de otras gentes, que van a alquilar su jornal*. Además, este cuatrimestre coincidía con la época de temporales y naufragios. Los cinco primeros del año los destinaban al transporte de sus capturas pesqueras y de los caldos de Ribadavia, que se canalizaban por los puertos de Redondela y Pontevedra: *sardina, pescada y mucha cantidad de vinos de Rivadavia, del que hay mucha cargazón en la villa*. Los meses más propicios para el transporte de sal de serían los de junio, julio y agosto².

Los mareantes pontevedreses debían referirse a un momento de buenas campañas de la sardina otoñal, que permitía liberarlos de la pesca el resto del año. En otras anualidades y en las rías inmediatas la actividad pesquera podía resultar mucho más prolongada: cuando Vigo fue *visitado* por Drake, en los días finales de junio (*bispera de los aventurados apóstoles sant Pedro y sant Paulo*) de 1589, la totalidad de la flota pesquera viguesa se encontraba ausente, entretenida en la pesca del congrio en la costa portuguesa, *como lo tienen cada año de costumbre*³. Sus cercos, además de capturar la sardina más valiosa, la otoñal, adelantaban su calendario laboral a la festividad de san Juan Bautista, para aprovecharse de la sardina primaveral, la denominada revenida. En junio de 1590, antes de comenzar la campaña veraniega de

2 Archivo General de Simancas (AGS), Contaduría Mayor de Cuentas (CMC), 3ª remesa, 1.713

3 GARCÍA ORO, J. y PORTELA SILVA, M.J.: “Gestos y testimonios ante la invasión de Francisco Drake” en *Studia in Memoriam de Dolores Vila Jato*, Santiago de Compostela, 2003, vol. II, pp. 441-458.

los cercos, el capitán general destinó a la armada real doce mareantes de este puerto. Como era propio de estas situaciones, no aparecía la tropa demandada por ninguna parte: la campaña del congrio frente a las costas de Oporto, Ataugaía y Selir *absorbía* a más de una treintena de marineros, que no remataban hasta la festividad de san Miguel (30 septiembre), veinticuatro mareaban al cordel y tan sólo nueve pinazas podían evadirse de la pesca y dedicarse al comercio⁴.

En esta situación debe entenderse la debilidad del transporte marítimo gallego, que hacía uso de embarcaciones de escaso porte, las pinazas o volantes, diseñadas para participar en la constitución de los cercos, pero incapaces de enfrentarse a cargas de cierto volumen. Incluso los navíos de mayor envergadura armados en las rías, los trincados, sólo servían para cargar las inmensas redes de los cercos. Superada la campaña otoñal, descansaban inútiles, ancorados en la ribera hasta el inicio de la próxima marea⁵. Mareantes gallegos que trataron de superar estas limitaciones tuvieron que recurrir al arriendo de carabelas portuguesas, que frecuentaban los puertos locales acarreando sal⁶. En estas condiciones se comprende que el comercio de cierta magnitud que se efectúa desde los puertos gallegos sea dirigido por mercaderes y maestros foráneos. Los mareantes locales se comportaban como mercaderes ocasionales, incapaces de inmiscuirse en las grandes rutas comerciales, ni de hacerse cargo de mercancías voluminosas. La carrera de la sal era monopolio de las carabelas portuguesas (Viana, Vila do Conde, Azurara...), que tras el desembarco del conservante procedente de las salinas de Aveiro, cargaban en sus bodegas la producción local, encargándose de su distribución. Esta práctica sólo era capaz de quebrantarla la piratería inglesa, que asustaba a la marinería lusa y obligaba a los administradores del estanco a compeler a los mareantes gallegos a hacerse cargo de esta ruta.

En el intercambio internacional, como podía ser la recepción de textiles inglese o de cereal báltico, los puertos gallegos se limitaban a meros receptores, lo que facilitó la descapitalización del país, al satisfacer los fletes y productos transportados en moneda de plata contante y sonante.

Sobre la modesta actividad de los tratantes locales incide, a partir de la década de los 60 del siglo XVI, el avecinamiento, sobre todo en los puertos de las Rías Baixas, de mercaderes foráneos, mucho más dinámicos y actualizados en sus prác-

4 Archivo Histórico Provincial de Pontevedra (AHPPo), 3.227(1), f. 776.

5 Para todo existen excepciones y se localiza entre la documentación notarial algún trincado mercante. Son comunes en Baiona.

6 Pontevedra, 31.diciembre.1535. Gº Aº, vecino de "San Juan de Foz de Cabo de Porto, mestre de la carabela nuestra señora de Nazaret, arriendq desde hoy hasta día de Santis Espiritus, a Ruy Fernández y Aº López de Ribeira, marineros de Pontevedra, la carabela con sus aparejos para hacer cualquier viaje con ella, cargada de mercancías, en 8.000 maravedís. AHPPo, 822(4).

ticas mercantiles y, desde luego, provistos de considerables sumas de dinero destinadas a la financiación de sus tratos. Son gentes procedentes de los grandes centros feriales de Castilla (Medina del Campo, Medina de Rioseco...) y, sobre todo, cristiano-novos, que ante los rigores de la reactivada inquisición lusa, huyen de las poblaciones del norte de Portugal (Braga, Oporto...). El arriendo del estanco de la sal, impuesto en 1565, les pone en contacto a ambos contingentes con los maestros de las embarcaciones encargadas de su transporte desde las salinas portuguesas, a los que deben adelantar dineros, concertar seguros y demás medidas conducentes a la buena navegación de este conservante. La Unión Ibérica (1580-1640) servirá para reforzar la presencia de los conversos portugueses en la economía gallega, pudiendo afirmarse que se trata del primer componente capitalista que se instala en Galicia, adelantándose en más de 150 años a la *invasión* de los fomentadores catalanes.

Podemos establecer, por tanto, dos momentos en el empleo de las prácticas financieras y de seguridad marítima en el trato mercantil gallego de los siglos XVI y XVII, diferenciados por la instalación permanente de mercaderes profesionales en las poblaciones implicadas en el tráfico comercial (Ribadavia, Redondela, Vigo, Pontevedra...) e, incluso, en las plazas mercantiles con las que mantienen correspondencia, como sucede con el puerto de Bilbao o Aveiro. Con anterioridad, estas normas financieras y de seguridad en el tráfico marítimo eran empleadas casi exclusivamente por los mercaderes foráneos, generalmente procedentes de los puertos de Vizcaya y Guipúzcoa, que se acercaban puntualmente a los puertos de las Rías Baixas, donde descargaban hierro bilbaíno y de retorno llevaban barricas de vinos de la Ribeira do Avia y sardina arencada. Y también de mercaderes procedentes del Algarve y Sevilla interesados en hacerse con partidas de sardina arencada. Serán estos los principales, casi únicos, contratantes de los seguros marítimos ante el Consulado de Burgos y también de Lisboa y Sevilla. Si bien es cierto que, en no pocas ocasiones, contratan embarcaciones locales con las que reforzar estas rutas. Mención aparte merece el tráfico brasileño localizado en el puerto de Vigo, un asunto exclusivamente portugués. Sus mercaderes emplearán este fondeadero como alternativa a los puertos lusos habilitados para comerciar con Indias, tales como Viana, Vila do Conde o Porto. La conexión con Brasil quedaba reservada a los navíos portugueses, mientras que la distribución de los productos coloniales (algodón y azúcar) por el Mar del Norte, con el puerto de Amberes como centro redistribuidor, era efectuado por embarcaciones flamencas y alemanas.

Para el estudio de la contratación de seguros que afectan a la producción gallega contamos con los trabajos realizados sobre el Consulado de Burgos: su iniciador, Manuel Basas Fernández, ofrece una copiosa bibliografía, que se inicia en el año 1963⁷. Junto a estudios de carácter general, este autor dedica un detallado trabajo a

7 BASAS FERNÁNDEZ, M.: *El Consulado de Burgos en el Siglo XVI*, Madrid, CSIC, 1963 (red. 1994). Del mismo autor: *El seguro Marítimo de Burgos (Siglo XVI)*, Bilbao, Estudios de Deusto, 1963.

la implicación de los puertos gallegos en la contratación de los seguros, en especial el de Vigo; así llega a recoger 150 pólizas que cubren a los navíos empleados en la ruta Vigo-Amberes⁸. Los estudios de Basas Fernández son ampliados en la actualidad por Hilario Casado Alonso, aunque sus referencias a la participación gallega son más bien escasas⁹; mayor interés presenta su trabajo sobre la comercialización del hierro vasco, en la que participan activamente las flotillas de Muros y, en menor medida, de Pontevedra¹⁰. Otras reseñas a la presencia gallega en la actividad aseguradora burgalesa las proporciona Michael M. Barkham, manejando para ello los fondos documentales conservados en la Real Chancillería de Valladolid, que suplen, aunque sea parcialmente, las pérdidas de los archivos que guardaban la actividad aseguradora de San Sebastián, pasto de las llamas en 1813; a su vez la documentación del Consulado de Bilbao es excesivamente pobre y poco aprovechable¹¹.

Los fondos notariales locales completan esta faceta comercial. En especial interesa el amplio corpus de los denominados préstamos a la gruesa, híbrido entre seguro y crédito, con la que los arrendadores del estanco estimularon la carrera de la sal.

1. El comercio marítimo en Galicia

a) *El comercio ocasional*

La comercialización de las pesquerías gallegas durante el siglo XVI queda reducida a una navegación de cabotaje realizada en pequeñas embarcaciones muy versátiles, las mismas empleadas en las actividades pesqueras. En estas empresas participarían abundantes mareantes locales, que evitarán cualquier tipo de desembolso que consideren innecesario. Este modelo comercial no es, ni mucho menos exclusivo de los mareantes gallegos, sino que se encontraba generalizado en los restantes puertos atlánticos peninsulares, como muestra M. M. Barkham en Vizcaya y Guipúzcoa. Remolares cántabros dedicados a la elaboración de remos en madera de haya, especie

8 BASAS FERNÁNDEZ, M.: *Tráfico atlántico asegurado en Burgos a mediados del siglo XVI*, Burgos, Publicaciones de la Institución Fernán-González. Academia Burguense de Historia y Bellas Artes, 1966.

9 CASADO ALONSO, H.: "El comercio internacional burgalés en los siglos XV y XVI", *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*, Burgos, 1994, pp. 175-247.

10 CASADO ALONSO, H.: "El comercio del hierro vasco visto a través de los seguros marítimos burgaleses (1565-1596)", *Itas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, 2003, pp. 165-192.

11 BARKHAM, M.M.: "Mercaderes, comercio y finanzas en el norte de España: el seguro marítimo en Burgos y su desarrollo en San Sebastián y Madrid (1500-1630)", *Actas del V Centenario del Consulado...*, pp. 557-619. Del mismo autor: "Estudio preliminar del comercio marítimo vizcaíno y guipuzcoano con el Atlántico peninsular y con los archipiélagos de Canarias y Madeira (1500-1650)", *Actas del Simposio de historia marítima do século XII ao XVI*, Pontevedra, 2003, pp. 157-174.

arbórea prácticamente inexistente en las Rías Baixas, se desplazan hasta estas latitudes a ofertar sus servicios. La descapitalización de su clientela les impone percibir sus ganancias, o al menos una parte considerable de las mismas, en especie, que remiten a su tierra, el *santo Ander* de la documentación. Actúan como los mareantes locales: fletando entre varios un navío de escaso tonelaje, que llenarán con aportaciones individuales muy reducidas de pescado salado¹².

Naturalmente, falta toda referencia al empleo de medios financieros más allá de la formalización de una carta de fletamento. La coincidencia en los medios empleados por los cántabros y gallegos les permite constituir puntuales compañías, sirviéndose de la flota local¹³. También aprovechan la presencia en el puerto del Lérez de navíos vascos de cierto calado (galeón, zabra ...) muy posiblemente destinados a la cargazón de vinos, pero que no han podido hacerse con una partida de caldos de Ribadavia, por lo que ante la expectativa de volver de vacío, sus maestros aceptan una carga alternativa, la de sardina¹⁴.

En este ambiente tan poco capitalizado resulta inviable cualquier tipo de inversión tendente a asegurar financieramente la marcha de la expedición. Aún más, la dispersión del riesgo entre tantos socios resulta la única medida de seguridad empleada por la compañía, que acostumbra a exigir al maestro del navío llegar *a salvamento* para poder percibir el flete acordado, con lo que la carta de fletamento se convierte en la única garantía de que disponen estos pequeños mercaderes. Incluso, sospechamos que la redacción de estos documentos ante el notario debió de tratarse de una actuación menos frecuente de lo que las fuentes documentales dan a entender, al huir estas reducidas compañías de cualquier dispendio que no fuera realmente imprescindible, tal como la adquisición de vituallas para soportar la travesía.

La desidia o incapacidad de los mareantes gallegos por asegurar su aventura comercial se extiende a las expediciones a las frías aguas de Terranova, organizadas desde los puertos de las Rías Baixas (Baiona, Vigo y Pontevedra), remedio con el que subsanar la ausencia de los cardúmenes de sardina en los caladeros habituales¹⁵.

12 AHPPo, 821-B (2), s.f.

13 AHPPo, 822(4), f. 108v.

14 AHPPo, 824(2), f. 9.

15 Los contratos relativos a esta actividad, muy puntual por cierto, se encuentran recogidos por Sampedro Folgar en su expurgo de los fondos notariales pontevedreses y en diversas publicaciones: FERREIRA PRIEGUE, E.: "La villa de Pontevedra y el comercio de Galicia en la primera mitad del siglo XVI", en EIRAS ROEL, A. (Coord.): *El reino de Galicia en la época del emperador Carlos V*, Santiago de Compostela, 2000, pp. 581-606; PEREIRA FERNÁNDEZ, X.M.: *Los mareantes pontevedreses y la pesca de altura en el siglo XVI*, Santiago de Compostela, 2005; JUEGA PUIG, J.: *El estanco de la sal en Galicia*, Madrid, 2006; MÉNARD, C.: *La pesca gallega en Terranova, siglos XVI-XVIII*, Santiago de Compostela, 2006.

Baste señalar sobre la inconsistencia de estas expediciones que cuando los bancos de sardina vuelven a las rías, las campañas, a pesar de encontrarse programadas con antelación, son suspendidas bruscamente¹⁶. Las expediciones organizadas desde Galicia se realizan totalmente desprovistas de cualquier modalidad de seguro marítimo, ni tan siquiera de un préstamo a la gruesa. Ciertas fórmulas ambiguas contenidas en la documentación pueden insinuar lo contrario, pero lo cierto es que hay que esperar al primer tercio del siglo XVII para que los para entonces rarísimos viajes a Terranova conozcan ciertas formas de protección.

b) El comercio profesional

Sobre el elemental comercio del pescado merchant se superpone otro, mucho más reducido pero muy activo, controlado por mercaderes profesionales que manejan unas sumas de capitales importantes y que están interesados en invertirlos en estos tratos, siempre que dispongan de unos volúmenes de capturas lo suficientemente elevados como para compensar la inversión. Destacan los arrendadores del estanco de la sal o los receptores de los alfolíes, que entienden esta incursión comercial como prolongación natural de su actividad. A pesar de las muchas quiebras que padece su administración, no cabe duda que, por regla general, se trata de personas dotadas de *avales llanos y abonados*, imprescindibles para que la Real Hacienda tome en consideración sus ofertas y les adjudique la administración, vía arrendamiento, de algún partido. Su manejo de los cargamentos de sal, sobre todo en los momentos en que este conservante se convierte en un bien escaso, les permite ejercer una gran ascendencia sobre los mareantes, a los que adquirirán sus capturas a muy bajo precio, adelantándoles la sal precisa para sus salazones. Dos receptores pontevedreses, cántabros a juzgar por sus apellidos (Diego de Hontiveros y Francisco Ruíz de Liébana) participan en 1579 en la expedición a Terranova del navío Santa Cruz, aportando vituallas y, sobre todo, la sal, lo que les eximía, o al menos rebajaba considerablemente, su inversión en dineros.

Estos mercaderes acostumbran a surtir de mercancías en los puertos secundarios, en los que no imperaba el rígido sistema gremial en el reparto de las capturas costeras entre los quiñoneros de las artes colectivas. El arrendador del partido de la sal de Galicia, Diego Pereira, en 1605 hace compañía con Paulo Abelona, vecino de Corcubión, con el fin de disponer de una cantidad considerable de pescado, que su socio debe adquirir en este puerto y a los vecinos de Cee, Fisterra y Muxía: cuarenta toneladas de merluza destinada al mercado sevillano, 150 quintales de congrio cura-

¹⁶ JUEGA PUIG, J.: *El estanco de la sal...*, p. 65.

do de la suerte y bondad que se suele llevar al Señorío de Vizcaya, mil millares de sardina arencada para Vizcaya y quinientos de la variedad escochada y revenida para el mercado portugués. Pereira actúa como socio capitalista, adelantando las cuatro quintas partes del dinero preciso, sus conexiones en Bilbao le permiten aportar los pertrechos demandados por los mareantes de la Terra de Soneira, actual Costa da Morte, que servirán para pagarles parte sustancial de sus mareas¹⁷. La mercancía será transportada en navíos que proporciona Pereira, posiblemente los mismos que navegan las vituallas que envía desde Bilbao, sin que podamos conocer si van provistas de alguna medida que cubra el riesgo de la navegación.

Más frecuente es que los receptores, proporcionando el grueso de la inversión, busquen socios con los que formar compañías mercantiles más equilibradas. Bernardo de la Torre, factor o delegado en Galicia y Asturias del arrendador general de la renta de salinas Constantin Gentil, forma compañía en 1572 con un socio manchego y otro vasco para enviar a Barcelona una variada carga de pecado (sardina, bacalao y congrio), que debe recogerse en prácticamente toda la costa gallega (A Coruña, Muros, Pontevedra)¹⁸. En el arriendo que precede al de Diego Pereira figura como beneficiario Antonio Gómez, vecino de Medina de Rioseco; su receptor en Cambados, Juan Pereros, actuaba como tratante de pescado, aprovechando sus conexiones con el mercado castellano, al que remitía anualmente más de 600 cargas. Entendía la administración del alfolí como un negocio privado. Aparte de poseer varios navíos en propiedad, prestaba dinero y adelantaba partidas de sal a los maestros de las restantes embarcaciones, para que le correspondan con el pescado barato, *ansí en esta villa como en las de Carril y Villanueva, dejando sin atender a los restantes mareantes*¹⁹.

Para estas aventuras mercantiles son muy valorados los contactos con mercaderes mediterráneos, capaces de introducir voluminosas partidas de sardina arencada en las plazas del Mare Nostrum, prácticamente cerradas, como hemos visto, a la marinería local. El receptor del alfolí de Muros, en 1588, Felipe Román, ejerce como socio mayoritario de una compañía comercial, en la que participan mercaderes pontevedreses y un cartagenero²⁰. A finales de enero de 1579, dos hermanos procedentes de la población burgalesa de Medina del Pomar, Rodrigo y Diego de Torres, responsables de los alfolíes de Pontevedra, adelantan al mercader valenciano Juan Cola 3.300 reales que deberán ser devueltos en la próxima feria de Medina del Campo y 374,5 millares de sardina arencada, envasada en 10 fustes o botas, que le vende directamente el

17 PÉREZ CONSTANTÍ, P.: *Notas viejas galicianas*, Santiago de Compostela, 1993 (reed.), p. 69.

18 Archivo de la Diputación Provincial de Burgos (ADB), Consulado, Libro 47, f. 377.

19 AGS, Expedientes de Hacienda (EH), leg. 586, f.131.

20 AHPPo, 869(1), s.f.

alfolinero por valor de 1.500 reales²¹. Otra vía para entrar en relación con el mercado aragonés lo ofrece el arriendo de las diezmas de la mar, que gravan las exportaciones que superan los límites territoriales de la Corona de Castilla: en enero de 1567, Juan Fandiño, vecino de Cangas do Morrazo, y Gregorio de Fuentesfría, que lo es de Vigo y arrendador de las rentas reales y media diezma arzobispal, contratan los servicios de Leonarte Pate, vecino de San Feliu de Guíjales, en Cataluña, y maestre de la nave santa María y santa Arçisa, para transportar hasta Alicante y Valencia 110,5 botas de sardina arencada, unos quintales de congrio seco y otros de *truchuela sequilla*²².

Al margen de estas intromisiones de los arrendadores de las rentas reales y del estanco de la sal, a los puertos gallegos acuden mercaderes foráneos a la procura de sardina arencada, en cantidades que superan las que transportaban las pinazas de los mareantes. Entre los años de 1540 y 1555 está documentada la presencia de un grupo de traficantes procedentes de los puertos del Algarve portugués (Vilanova de Silves, Lagos, Portimao...), y que se sirven, básicamente, de la flota de carabelas portuguesas que deambulan por el puerto pontevedrés, posiblemente entretenidas en el transporte de sal desde las salinas de Aveiro. Los tratantes del Algarve emplean totalmente la capacidad de carga de las carabelas, unas 110 botas bajo cubierta, lo que equivale a 55 toneladas, correspondiendo a cada mercader unos 30 fustes, pues no actúan en solitario sino formando compañía, por lo menos, con otro socio. La presencia de estos mercaderes permite la ampliación del mercado de la sardina, recuperando el ámbito mediterráneo y actuando como proveedores de los archipiélagos atlánticos de Canarias y Madeira.

Otro grupo de mercaderes foráneos lo constituyen los andaluces, en especial sevillanos, que organizan viajes sin escala, *en derecha descarga*, a la ciudad hispalense. A diferencia de sus homólogos portugueses, los sevillanos prefieren emplear la flota local, cuyos maestros son tentados con la posibilidad de invertir los fletes en la adquisición de productos andaluces, en especial botijas de aceite, muy demandadas por el mercado gallego. Las guerras con Francia aconsejan a los maestros gallegos exigir a los mercaderes andaluces la cobertura de una póliza de seguros. Están documentadas en 1537 y en 1554.

La recuperación de los contactos comerciales con el Mediterráneo dejará de estar en manos de los mareantes gallegos, salvo alguna excepción, o de los mercaderes del Algarve que navegan a *Valencia de Aragón* o a *la noble ciudad de Barcelona*. La iniciativa la toman, a partir de la segunda mitad del siglo XVI, los mercaderes mediterráneos que se acercan a los puertos gallegos con cargamentos de vino, para reinvertir el beneficio de sus ventas en la adquisición de botas de sardina arencada.

²¹ AHPPo, 849(2), f. 72.

²² AHPPo, 3.004, ff. 263, 265.

Los mercaderes cartageneros que navegan hasta las Rías Baixas no parecen interesados en adquirir botas de sardina arencada, ni otra mercancía que les pudiera ofrecer el mercado gallego para llevar en los tornaviajes. También desconocemos la mercancía que cargan en sus navíos para negociar en los puertos gallegos. A la hora de invertir, sus preferencias se decantan por las partidas de bacalao que pueden adquirir en Aveiro. Estas prácticas ya están documentadas en 1558²³ y continúan a lo largo de lo que resta del siglo: en 1578, ante Gregorio de Fontefría, arrendador de las rentas reales de Vigo y Bouzas, así como de la media diezma arzobispal, dos mercaderes de Cartagena, Gregorio de Matama, que además es señor de la carabela san Nicolás, y Juan García de Verguera, registran la carga. En esta ocasión optan por hacerse con las mercancías que les ofrece el mercado gallego, pero estas son, mayoritariamente, de procedencia foránea:

Mercancía	Valor en reales	
42,5 millares de bacalao	13.090	79,83%
1 carga de azúcar	330	2,02%
8 botas de sardina arencada	2.976	18,15%
TOTAL	16.396	100

El desinterés por la sardina gallega en la plaza de Cartagena lleva a la ruina a las empresas orientadas a su abastecimiento, como la que sufrió el alfolinero de Muros en 1588. Tan desafortunada aventura comercial coincide con la incursión de productos pesqueros procedentes del Mar del Norte y servidos a domicilio por marinos bretones e ingleses. Significativamente, en 1587-1589, transportistas franceses son acusados por el concejo de Cartagena de monopolizar las importaciones de pescado, provocando la quiebra de los tratantes locales, amén de introducir pescado de origen inglés prohibido por la guerra en curso²⁴. También desconocemos por completo la organización financiera de estas expediciones comerciales.

Mayor interés por la producción pesquera gallega muestran los mercaderes catalanes y valencianos. La presencia de gentes del Principado en los puertos gallegos es temprana, aunque discontinua; aparecen ya documentados, en 1529, en Pontevedra, Muros y Corcubión²⁵. A partir de la década que se inicia en 1570 se observa una intensificación de la presencia de mercaderes y maestros de embarcaciones aragonesas, que monopolizan el comercio de la sardina gallega cara a las plazas de Valencia y

23 AHPPo, 845(1), f. 380.

24 MONTOJO MONTOJO, V.: *El Siglo de Oro en Cartagena (1480-1640): evolución económica y social de una ciudad portuaria del sureste español y su comarca*, Cartagena, 1993, p. 316.

25 AHPPo, 822(1), f. 123v.

Cataluña desplazando a los escasos tratantes y armadores gallegos y portugueses que mantenían, a duras penas, esa ruta comercial. La peligrosidad de esta derrota, tras la reactivación de la actividad berberisca, aconseja suscribir pólizas de seguros ante el Consulado de Burgos a los escasos maestros gallegos que se atreven a traspasar el Estrecho de Gibraltar. A los puertos gallegos se acercan navíos catalanes con carga de vinos, aprovechando las pobres vendimias locales de la década de los 70, e invierten sus ganancias en la adquisición de botas de sardina arencada, como acontece con la saetía amarrada en A Pobra do Deán de Santiago²⁶. Otra opción consiste en que los maestros catalanes, tras despachar su mercancía, ofrezcan sus servicios a mercaderes locales para que aprovechen los tornaviajes, situando botas de sardina en el mercado aragonés. En alguna ocasión tratantes gallegos comparten con otros valencianos las bodegas de algún navío catalán²⁷. Alguna firma comercial valenciana llega a desplazar al puerto de Muros a comienzos del siglo XVII a uno de sus miembros, Juan Bautista Pallavicino, para que actúe como factor, remitiendo partidas de sardina al puerto del Grao²⁸. Para mantener abierta la comunicación con Levante los mercaderes aragoneses contratan navíos de cualquier matrícula: gallegos, portugueses, marselleses e, incluso, irlandeses. Juan Fita, un mercader barcelonés, llega a constituir su propia flota mediante la adquisición de embarcaciones que frecuentaban el puerto pontevedrés.

A partir de 1585 la presencia de mercaderes aragoneses pierde fuerza. Posiblemente, estas plazas se verían afectadas por la invasión de pescado procedente del Mar del Norte, como había acontecido pocos años antes en Cartagena. Lo cierto es que la llegada de salazones ingleses a Alicante está atestiguada ya en 1578²⁹. El comercio inglés, clausurado durante el último tercio del siglo XVI, se recupera vertiginosamente en los años iniciales de la siguiente centuria: aún antes de formalizarse el Tratado de Londres (1604) embarcaciones procedentes de Plymouth se presentan en el puerto de Valencia³⁰. Tampoco sería ajeno al repliegue aragonés la normalización de las vendimias gallegas a partir de la década de los 80.

26 Archivo del Reino de Galicia (ARG), leg. 17.464.

27 AHPPo, 1.562(1), f. 356

28 CASTILLO PINTADO, A.: *Tráfico marítimo y comercio de importación en Valencia a comienzos del siglo XVII*, Madrid, 1967, p. 84.

29 GIMÉNEZ LÓPEZ, E.: *Alicante en el siglo XVIII: economía de una ciudad portuaria en el antiguo régimen*, Valencia, 1981, p. 367

30 CASTILLO PINTADO, A.: Op. cit., p. 92

2. Medios de seguridad y financiación del comercio marítimo

a) Las pólizas de seguros

Estas prácticas solamente es posible localizarlas entre las expediciones comerciales de cierta envergadura, practicadas por mercaderes profesionales. La documentación notarial pontevedresa contiene unos raros ejemplos, muy tempranos por cierto, de las pólizas suscritas por mercaderes foráneos que acostumbran a formalizarlas en sus puertos de origen, sin que falten las emanadas del Consulado de Burgos. Por el contrario están totalmente ausentes las que pudieran suscribirse en Barcelona.

Las guerras con Francia que ocupan, prácticamente, la primera mitad del siglo XVI, interfieren en el transporte de los caldos de Ribadavia hasta Bilbao y San Sebastián. Las exigencias de seguridad proceden de los mercaderes, como aquel vecino de Fuenterrabía, Juan de Oñate, que asegura en 1523 una carga de vinos desde el puerto de Pontevedra hasta el de San Sebastián³¹. Pero también demandan esta garantía durante la segunda guerra con el país vecino (1526-29) los maestros de los navíos gallegos que participan en esta carrera. Estas pólizas son contratadas ante el Consulado de Burgos, consecuencia natural de la ruta elegida³².

Por el contrario, las generadas por los mercaderes del Algarve serán formalizadas en Lisboa. Los portugueses contratan previamente una póliza de seguro en la ciudad del Teixo que cubra el transporte de las botas de sardina entre el puerto de Pontevedra y el de Sevilla o Cádiz, pero sin señalar el navío a emplear. Acostumbran a contratarlo en el puerto del Lérez, y recurren a alguna de las numerosas carabelas portuguesas que lo frecuentan. Los contratantes precisan acudir ante un notario de la villa para que certifique cuál es el navío elegido³³.

Los mercaderes sevillanos, como ya vimos, prefieren tratar con los maestros locales, que les exigen pólizas que garanticen la integridad del navío y de la carga transportada. Estas se conciertan en Sevilla, destino de las botas de sardina arencada³⁴.

Los seguros marítimos desaparecen en la década de los años 60 de los archivos notariales gallegos. En compensación, los libros de registro burgaleses datados en esos mismos años aportan su caudal de información, que en lo que a Galicia se refieren, finaliza en los años iniciales de la década de los 70. El medio centenar de pólizas de seguro formalizadas ante el Consulado de Burgos entre 1567 y 1573, que recogen el

31 BARKHAM, M.M.: "Mercaderes, comercio y finanzas...", p. 565.

32 AHPPo, 821(1), ff. 83 y 84.

33 AHPPo, 825(1), f. 72.

34 AHPPo, 825(1), f. 72.

registro del comercio del vino gallego por mar, ofrece la aplastante superioridad de los caldos del Ribeiro do Avia, exportados a través del puerto de Pontevedra y, en menor medida, del de Redondela. Otros centros productores de vinos de inferior calidad, a juzgar por los precios de venta, como los cultivados en el Baixo Miño, Val Miñor (blanco de A Ramallosa) o Mariñas de Betanzos, quedan reducidos a mera anécdota; la producción vitícola del entorno de Viveiro es desconocida en estos tratos.

Embarques de botas de vino

Tui	1	2%
Baiona	2	4%
Redondela	11	22%
Pontevedra	31	62%
Vilagarcía	1	2%
Muros	2	4%
Betanzos	1	2%
Llanes ¹	1	2%
TOTAL	50	100
1 L Lanes, “que es en Galicia”		

Las pólizas de seguros referidas a los embarques de pescado salado son mucho más escasas, no llegan a la veintena. En una única ocasión la carga es promiscua, compartiendo la bodega del navío las botas de vino con las de pescado. Las pólizas referidas a las partidas de pescado se orientan preferentemente al mercado mediterráneo, sin que falten envíos a los puertos del Cantábrico. Los mercaderes locales no están ausentes, generalmente asociados a colegas castellanos y también vascos. Sin embargo, el protagonismo corresponde a vascos, portugueses y valencianos. En general, los maestros gallegos se desinteresan por esta ruta, desplazados por embarcaciones portuguesas, aragonesas y cántabras.

En el apartado de las importaciones deben destacarse las partidas de hierro vasco embarcadas en San Sebastián o Bilbao. Los puertos gallegos suelen figurar como meras escalas intermedias en los viajes hacia Portugal, en especial, al puerto de Aveiro; en una única ocasión Betanzos y Tui aparecen como destinatarios de uno de estos envíos. Casado Alonso³⁵ ha estudiado este apartado del comercio vasco entre 1565 y 1596 en base a las pólizas del Consulado de Burgos, de quien nos consideramos deudores. La participación gallega en este tráfico se refiere, sobre todo, a su labor como transportistas por cuenta ajena, destacando, como también sucedía con el tráfico del vino, la flota muradana, seguida muy de lejos por la pontevedresa. Son

³⁵ CASADO ALONSO, H.: “El comercio del hierro vasco...”, pp. 165 y ss.

viajes redondos, que se completan con una extensión a las salinas de Aveiro. Desde Galicia transportan al Cantábrico barricas de sardina arencada o de vinos de Ribadavia; en los puertos de descarga reciben para el viaje de regreso partidas de hierro vasco, que deben acercar hasta Aveiro, donde llenarán sus bodegas, tras la descarga de sal con la que abastecer a los alfolíes gallegos. La participación de mercaderes vianeses en la actividad comercial desarrollada en los puertos de Bilbao y San Sebastián es temprana: el *Livro das Navegações* del puerto del Lima de 1566-67 recoge el envío de abundantes partidas de bacalao, que servirá para financiar la importación de hierro, madera y alquitrán³⁶. Pervive la sospecha entre los historiadores actuales de considerar a todo portugués como cristiano-novo. Sospecha ya vigente en el siglo XVI. Las comunidades judaizantes asentadas en las villas de las Rías Baixas, en especial, la de Pontevedra, son bien conocidas³⁷. Su vocación comercial es indudable y así encontraremos a varios de sus miembros (Antonio Dinís, Antonio de Chaves) formalizando pólizas de seguros ante el Consulado de Burgos, al poco de asentarse en Galicia. Con todo, la instalación en Bilbao de individuos del poderoso clan de los Pereira no se produce hasta la segunda generación³⁸. Desconocemos cómo la Unión Ibérica habrá animado el tráfico entre Bilbao-San Sebastián con los puertos del norte de Portugal, pero desde su instauración el protagonismo de los cristiano-novos no deja de incrementarse. La implicación económica entre las dos coronas se constata en las disposiciones de Felipe II que reservan la producción de las salinas de Aveiro para el abasto de los alfolíes gallegos y asturianos. A la altura de 1611, los Pereira han logrado hacerse con el control sobre las exportaciones de hierro vasco a Portugal, como denuncian las Juntas Generales de Vizcaya³⁹.

Basas Fernández, en base a la información contenida en el libro de seguros del burgalés Juan López de Soto (1566-67)⁴⁰, ha subrayado la activa participación de los puertos gallegos en el comercio colonial portugués, recibiendo desde Pernambuco cargamentos de azúcares, palo de brasil, algodones y *remeles*, que redistribuyen por el mercado europeo, con la plaza de Amberes como destino preferente. Este tráfico tiene su epicentro en el puerto de Vigo, como ya ha sido señalado en otras ocasio-

36 FERNANDES MOREIRA, M.A.: "O porto de Viana do Castelo e as navegações para o Noroeste Atlântico, *Viana o mar e o porto*, Viana, 1987, pp. 75-92, y en particular p. 84.

37 JUEGA PUIG, J.: *Los Dinís, un linaje judeoconverso en la Pontevedra de los siglos XVI y XVII*, O Castro (Sada, A Coruña), 2004.

38 En 1583, el licenciado Victoria instala en Bilbao a su hijo, Jerónimo de Saravia, gestionando letras de su padre por valor de 130 ducados. JUEGA PUIG, J.: *Los Dinís...*, p. 72.

39 BARKHAM, M.M.: "Estudio preliminar del comercio...", p. 173.

40 BASAS FERNÁNDEZ, M.: "Tráfico atlántico asegurado en Burgos...", p. 15. La catalogación del fondo documental generado por el Consulado de Burgos permite disponer de otro libro de este mercader que abarca los años 1570-72. Vid. ADB, Consulado, Libro 45.

nes⁴¹. La actividad de los mercaderes vigueses despertó la codicia de los puertos de realengo, Baiona y La Coruña, que reclamaron el monopolio en la recepción y despacho de navíos extranjeros, a lo que se avino el monarca en 1569, como lo expone en la real cédula de marzo de ese año⁴².

Varios factores favorecían esta conexión gallega con Brasil como extensión o desviación de la actividad desarrollada en los cercanos puertos de Viana, Vila do Conde y Oporto, habilitados legalmente para comerciar con las Indias portuguesas. El sistema de vientos imperante para los viajes de retorno a la metrópoli, los llamados vientos del Oeste, barrían un amplio frente de la fachada atlántica peninsular, forzando la arribada de navíos a las costas gallegas, en principio, consignados a algún puerto portugués. En la redacción de las pólizas que cubren la travesía desde Brasil se acostumbra a no señalar un único puerto de destino, sino una dilatada zona: la nao san Juan se espera que arribe en un punto indeterminado entre Viana y la ría de Arousa, *donde hiziere su derecha descarga*. El abuso de este sistema, las llamadas *arribadas de malicia*, forzaron la intervención del monarca portugués, que en 1544 y 1561 prohibió las descargas a menos de diez leguas (55 kilómetros) de la frontera⁴³.

Para el despacho de las mercancías indianas cara al mercado europeo el puerto de Vigo contaba, aparte de la flota portuguesa, con navíos ingleses, flamencos y alemanes, que lo frecuentaban, al encargarse del abastecimiento de textiles, por lo que podían aprovechar los viajes de retorno. En este trasiego la flota gallega está completamente ausente: la conexión entre Brasil y Galicia queda reservada a embarcaciones portuguesas, matriculadas en la zona de influencia de Oporto y Viana. Para redistribuir el azúcar y demás productos brasileños por el mercado del Mar del Norte la marinería lusa se ven reforzada por navíos europeos. Estas fluidas relaciones con las Indias occidentales portuguesas habrán favorecido los contactos directos entre Vigo y los puertos de la capitania de Pernambuco. Algún mercader vigués participa en la organización de la nao san Juan, que parte de Oporto en 1569⁴⁴. Ese mismo

41 . “desde tiempo inmemorial a esta parte siempre la dicha villa de Vigo e puerta de ella ha tenido carga y descarga así de naos inglesas, francesas, venecianas y hurcas flamencas, trayendo a la dicha villa mercadería, e cargas en ella de otras, así de vinos de Ribadavia como de açúcar y palo del Brasil e otras cosas e sardina e pescado e otras mercaderías...y dende poco acá ha visto venir al puerto de la dicha villa flotas de naos inglesas de Bristol, que siempre suelen traer mercaderías muy subidas y ricas”. LÓPEZ FERREIRO, A.: *Historia de la Santa A.M. Iglesia de Santiago* de Compostela, Santiago, 1983 (reed.), vol. VIII, apéndice documental.

42 SANTIAGO, J. de y NOGUEIRA, J.: *Bayona antigua y moderna*, Madrid, 1902, p. 77. SAAVEDRA VÁZQUEZ, M.C.: “El comercio marítimo de Baiona en la segunda mitad del siglo XVI”, *Obradoiro de historia moderna*, 2008, pp. 179-209.

43 GARCÍA ORO, J. y PORTELA SILVA, M.J.: *Baiona de Miñor en sus documentos: actas municipales correspondientes al siglo XVI*, Pontevedra, 2003, pp. 32 y 94.

44 ADB, Consulado, Libro 42, f. 118.

año se apresta en Vigo la nao nuestra señora da Ajuda⁴⁵. Los cargamentos son muy heterogéneos, alternando la producción local, básicamente vinos, con otras mercancías procedentes del área vasca (hierros) y del Mar del Norte (paños de Londres). También se establecen contactos directos entre los puertos de la ría de Vigo con la isla africana de Santo Tomé, de donde se reciben cargas de azúcar, que reenvían a Amberes, y esclavos⁴⁶.

La apertura de una serie de puertos de la Corona de Castilla, entre los que figuran los de Baiona y A Coruña, al tráfico colonial castellano entre 1529 y 1573, refuerza los contactos con la América castellana. Del puerto del Miñor parten navíos en dirección a las Antillas, como recogen los registros del Consulado de Burgos en 1572⁴⁷. Los protocolos notariales ofrecen otros testimonios de esta conexión americana⁴⁸.

Las primas, como también sucede con los fletes, se incrementan progresivamente a medida que se alarga el trayecto a recorrer: dos envíos de pescado salado efectuados en diciembre de 1572, que contemplan a Barcelona como destino final, soportan un recargo progresivo a medida que se internan en el Mediterráneo: Cádiz, 6%; Málaga o Cartagena, 8%; Alicante o Valencia, 11%; Barcelona, 13%⁴⁹. Pero no sólo influye la distancia, hoy diríamos, el kilometraje, aunque referido a las millas marinas. Las escalas encarecen el transporte, al obligar a los transportistas a permanecer inactivos y alargando los gastos de manutención durante varios días en que los mercaderes intentan situar sus géneros. Esta circunstancia explica que resulte más económica la póliza de un viaje, *en derecha descarga*, sin escalas, hasta la costa brasileira, que hacerlo por el Mediterráneo recalando en numerosos puertos.

b) Los préstamos a la gruesa

Las pólizas de seguros quedan relegadas al olvido en los puertos gallegos. Su lugar será ocupado por los préstamos a la gruesa o préstamos a riesgo, a los que se denomina seguros sobre quilla y costado, pues en caso de naufragio o ataque enemigo, quedaban sus titulares exentos de devolver las cantidades prestadas y los intereses. Esta modalidad de seguro, híbrido entre préstamo y crédito, permite unas primas

45 ADB, Consulado, Libro 42, ff. 3 y 15. En enero de 1568 partía del puerto de Baiona al de Salvador, en la capitania de Pernambuco, la nao Buen Jesús con carga recibida en el puerto de Viana. ADB, Consulado, Libro 39, f. 200.

46 ADB, Consulado, Libro 42, ff. 105 y ss., 445, 469 y ss.

47 ADB, Consulado, Libro 47, f. 230v.

48 JUEGA PUIG, J.: "Baiona en la carrera de Indias", *Pontevedra. Revista de Estudios Provinciales*, n° 5, 1989, pp. 171-188.

49 ADB, Consulado, Libro 98, ff. 376v y 377.

muy superiores a las habituales en las pólizas de seguros, por lo que serán las preferidas de los financieros locales: uno de estos créditos llega a gravar con el 25% el trayecto entre Vigo y la desembocadura del Guadalquivir. Una regla elemental exige a los patrones de las embarcaciones que, tras la descarga en el puerto de arribada, dispongan de nuevas mercancías con que llenar las desalojadas bodegas y aprovechar los tornaviajes, evitando navegar sin carga, lo que podía dar al traste con los beneficios obtenidos en el viaje de ida. Este problema se les planteará a las embarcaciones bretonas que navegan el cereal báltico, el pan del mar, hasta las costas peninsulares. Virginia Rau detectó, en los años iniciales del siglo XVII, la continuada presencia de embarcaciones bretonas entretenidas en abastecer de sal a los alfolies gallegos y asturianos desde las salinas de Setúbal⁵⁰. Otro será el comportamiento de los maestros de Morbiam y demás puertos bretones que descargan el cereal en Sevilla y que no muestran ningún interés por allegar a los puertos gallegos la producción de las salinas gaditanas o portuguesas, por muy a mano que se encuentren en sus viajes de vuelta. Prefieren llenar sus bodegas con los productos andaluces (aceite, aceitunas, pasas) e indianos (cueros en pelo, esto es, sin curtir), que generan unos generosos fletes. Esta opción les lleva a financiar a los mercaderes gallegos que deambulan por Sevilla, adelantándoles los dineros necesarios para adquirir las mercancías que ofrece el mercado sevillano. Los tratos suelen realizarse por el mes de enero en la ciudad hispalense, de modo que en primavera el navío ya ha descargado en algún puerto gallego y los maestros exigen la satisfacción de las cantidades devengadas: flete, préstamo e intereses, que oscilan entre el 7 y el 10 por ciento en concepto de seguro sobre las mercancías embarcadas.

También la navegación por el Cantábrico de los toneles de vino blanco de Ribadavia genera préstamos a riesgo a bajo interés, concedidos por los maestros a los mercaderes o cargadores. Un buen ejemplo de estas preocupaciones nos lo proporciona, en 1607, el londinense John Baster, maestro de la embarcación conocida como la María Ana, que presta a Domingos de Aresti y a otro mercader 6.000 reales para que los emplee en la adquisición de 60 pipas de vino blanco de Ribadavia, con lo que se asegura el flete hasta Bilbao. El inglés había obtenido esta suma de una partida de cáñamo que vendió en Pontevedra. La legislación mercantilista vigente impedía la saca de moneda de plata y oro del reino, por lo que Baster precisa invertir los reales de a ocho que obran en su poder. Como buen conocedor de las leyes del mercado, el bilbaíno Domingos de Aresti, mercader residente en Redondela y muy implicado en el tráfico de los caldos orensanos, aprovecha la situación forzando un crédito a muy bajo interés, el 10%. Este mismo mercader cuando financie a los maestros de

⁵⁰ RAU, V.: *Estudos sobre a história do sal português*, Lisboa, 1984, p. 169.

las embarcaciones vascas, que transportan toneles de vino blanco de Ribadavia a sus puertos de origen, les exigirá unos intereses muy superiores.

Préstamos a riesgo suscritos por Domingos de Aresti

Fecha	Maestre	Navío	Matrícula	Préstamo	interés	Destino
13.01.1615	J. Casanueva	Espíritu Santo	Fuenterrabía	600 rs.	15%	Fuenterrabía
25.05.1615	M. Lopategui	S. Nicolás	Plencia	869	15%	Bilbao
26.05.1615	Idem	Idem	Idem	330	15%	Idem
09.11.1616	B. Achutegui	S. Juan	Plencia	100	15%	Plencia
09.11.1616	E. Murrieta	San Juan	Musques	300	15%	Bilbao
10.11.1616	J. Iriguen	N ^a .S. ^a . Piedad	Mudanza	400	10%	Bilbao

Desde octubre de 1602 los hermanos Diego y Antonio Pereira se hacen con la renta de la sal del partido de Galicia, lo que supone, dadas las amplias conexiones mercantiles y capitalistas de los nuevos arrendatarios, la actualización y dinamización de los medios empleados para garantizar el tráfico marítimo-mercantil en Galicia y, muy especialmente, en el puerto de Pontevedra, base de sus operaciones. Hacerse con la renta de la sal del partido de Galicia y, posteriormente, con el de Asturias era la natural prolongación de sus negocios, sustentados en el monopolio fáctico de la ruta marítima que unía a Bilbao con Oporto, como hemos visto que reconocían las Juntas Generales de Vizcaya, en 1611, y que había hecho del puerto de Pontevedra una escala intermedia. Los Pereira poseerán alguna que otra embarcación en propiedad, pero el grueso de su negocio descansaba en la contratación de los servicios de transportistas por cuenta ajena.

Mientras la navegación se encuentre condicionada por la guerra abierta contra Inglaterra y las Provincias Unidas, los arrendatarios del estanco se ven obligados a acudir a mil subterfugios para asegurar el abastecimiento de los alfolíes. Mantienen la ruta que partiendo de Caminha, donde las embarcaciones cargan productos indios, en concreto brasileños(azúcar y el colorante conocido como palo brasilete), se prolonga hasta Bilbao. Una carga tan valiosa aconseja prudencia y no agotar la capacidad de las bodegas de los navíos: harán escala en Pontevedra para acabar de completarla con barricas de vinos de Ribadavia. En Bilbao cargarán hierro, que acercarán hasta Aveiro, donde, como ya vimos, aprovecharán para tomar carga de sal con la que abastecer a los alfolíes gallegos. Los Pereira y Dinís también pueden abastecerse directamente de los productos brasileños, sin precisar de la intermediación de los mercaderes asentados en el puerto de Caminha, organizando expediciones directas a Pernambuco desde los puertos portugueses, al contar con deudos y parientes a ambos lados del Atlántico.

Las paces firmadas con Holanda, en 1609, permiten una normalización de la navegación, que será aprovechada por los arrendadores del estanco para regularizar el suministro a los alfolíes gallegos, al tiempo que obtenían unos ingresos complementarios, mediante la concesión de numerosos *préstamos a riesgo*. Se trata de pequeños adelantos monetarios gravados con un tipo de interés que podemos considerar elevado, que oscila entre el 10 y 15%, exceptuando la financiación de una campaña a los bacalaos de Terranova, a la que ya nos hemos referido, que alcanza el 30%. Estos adelantos o *socorros*, iban destinados a la adquisición de mercaderías baratas, en concreto de sardina, *para que los empleen en sardina o en otra mercadería*. Si el navío transporta productos más valiosos, como pueden ser las barricas de vino, el dinero se destina a *socorro de sus marineros*. Las cantidades prestadas por los Pereira nada tienen que ver con los préstamos realizados por los maestros bretones en Sevilla, que, significativamente, se expresan en ducados.

Escrituras de préstamos a riesgo

	sardina	Vino	sal	hierro	Otros	Sin especificar	TOTAL
1609	10		3			2	15
1610	4					6	10
1611	2		2			1	5
1612	4		5		1	5	15
1613	17	14	2	3	3	8	47
1614	30	21			5	1	57
1615	4	8				1	13
1616							
1617	1	1				1	3
1618	2						2
1619	3				1		4
1620	1	1			2		4
1621							
1622		6	4				10
1623		1					1
1624							
1625				2			2
1626		1					1
1627		1					1
1628			1		3		4
1629							
1630		1					1

1638		1					1
1639		1					1
1640		1					1
1642							
1643	1						1
1644		1					1
1645		2					2
	79	61	5	5	15	25	190

La comercialización de la sardina lidera la actividad del puerto pontevedrés, acaparando casi el 50 por 100 de los préstamos a riesgo frente a su más inmediato competidor, el vino blanco de Ribadavia, que no alcanza el 40 por 100 de los envíos. Además, este tráfico se realiza mayoritariamente en embarcaciones gallegas y, en menor medida, portuguesas; prácticamente están ausentes los navíos de otra procedencia. Resulta muy significativo el limitado recorrido de estos envíos, reduciéndose a los puertos del norte de Portugal: Viana da Foz do Lima, Vila do Conde y Oporto. Las excepciones a esta ruta son contadas. Atendiendo a la cantidad de dinero empleado en financiar la comercialización de la sardina (33.117 reales), se mantienen las distancias con relación al empleado en el vino (26.515 reales). Los préstamos a riesgo sólo contemplan el viaje de ida; para los tornaviajes será necesario contratar uno nuevo. Sin embargo, para los navíos que parten de vacío a cargar sal en Aveiro el seguro contempla exclusivamente el viaje de retorno: *asta llegar a salvamento a la venida desde la dicha villa de Aveiro a la parte donde fuese ordenado vaya a descargar*. Esta modalidad de seguro cubría el riesgo ordinario sobre el transporte de mercancías, esto es, sobre los accidentes naturales o ataques corsarios, pero no la baratería o desidia de los maestros. De producirse, los maestros debían devolver la suma prestada, aunque sin devengar intereses. Estas imprudencias también acarreaban el impago del flete, al consignar la carta de fletamento que los contratantes de la embarcación harían efectivo el flete llegando *a salvamento* a sus respectivos destinos. Los maestros de los navíos eran responsables de la carga entregada, desde el momento en que se formalizaba la carta de fletamento, incluso antes de subir la mercancía a bordo. Entre los descuidos de los maestros podemos anotar el de no contratar piloto de barra para arribar al puerto de A Pobra do Deán de Santiago, o dejar el navío mal amarrado en puerto, resquebrajándose el casco con la bajamar con la consiguiente pérdida de la sal que almacenaba en la bodega, por lo que debe resarcir al mercader de la totalidad de la carga perdida.

Los intereses que soportan estos préstamos se encuentran, como sucedía con las pólizas de seguro, en relación con la distancia del trayecto. Por norma general, podemos considerar que el trayecto más común, el que une los puertos de las Rías Baixas

con los situados al norte del Douro, resulta también el más económico, al exigir los prestamistas un 10 por 100, que incluso puede rebajarse al 8 por 100. Traspasada la Foz do Douro, los intereses se disparan al 15 por 100, aunque el navío se dirija a las inmediatas salinas de Aveiro o la desembocadura del Mondego; a partir de este punto no se tiene en cuenta el destino final de la nave y un viaje hasta Cartagena soporta el mismo gravamen que si no hubiera traspasado el Estrecho de Gibraltar. La misma tarifa del 15% rige para los navíos que se aventuren por el Cantábrico.

Los préstamos a riesgo son raros entre las escrituras notariales de la década de los 20 y años posteriores. Los escasos ejemplos permiten observar un incremento en los intereses vigentes, que llegan casi al 50 por 100 en el año 1628 para cubrir una carga de cítricos consignada al puerto francés de Bayona; los destinados a asegurar la ruta del Cantábrico se sitúan entre el 25 y 30 por 100.

3. Conclusiones

Este recorrido por el comercio marítimo gallego del Antiguo Régimen permite comprobar su escaso desarrollo, adecuado a una producción muy poco orientada a generar excedentes, optando por unas relaciones autárquicas. De este esquema cerrado se salvan dos productos: la pesca de bajura, que permite la constitución de cofradías gremiales, y los vinos del Ribeiro de Avia, que orienta a la exportación al mercado del Cantábrico a través de los puertos de Redondela y Pontevedra. Las importaciones gravitan sobre la sal; cereal en los años de malas cosechas; textiles, los llamados paños de Londres; hierro y pertrechos navales de Vizcaya; en menor medida, aceite canalizado por el puerto de Sevilla.

La sardina sirve para acudir al mercado meridional y satisfacer las importaciones de sal de Aveiro y botijas de aceite; los caldos del Ribeiro de Avia se encaminan a los puertos de Bibao o San Sebastián. Las botas de sardina arencada son demandadas, sobre todo, en el norte de Portugal y en el eje arco atlántico andaluz. Los paños ingleses y el cereal navegado en navío bretones pueden ser adquiridos por los mercaderes gallegos en cuanto que estos dispongan de moneda de plata con que pagarlos.

La guerra abierta contra Inglaterra, en el último cuarto del siglo XVI, forzó la sustitución de la pañería inglesa por la generada en los telares de Segovia o Zamora. El Tratado de Londres (1604) ya no fue capaz de recomponer este mercado y cesaron las importaciones inglesas. La plata se reservó para pagar las cada vez más voluminosas importaciones de cereal; su agotamiento forzará la implantación, en la década de los 30 del siglo XVII, del cereal originario de Yucatán, ya conocido en los puertos gallegos en la década anterior a través de las importaciones asturianas. La pesca, desde los años finales del siglo XVI, ve reducida sus mareas, consecuencia del enfriamiento

de las aguas, lo que favorece la *invasión* del arenque inglés a las plazas abastecidas tradicionalmente por los mareantes gallegos.

En definitiva, la economía gallega desde los años finales del siglo XVI y, sobre todo, durante el primer tercio del siglo XVII, realiza un viraje autárquico, que da al traste con la moderada apertura que le precedió. La reapertura de las salinas medievales del Salnés, que llevaban más 300 años clausurada, de mano de un hombre de negocios local, don Antonio Mosquera Villar y Pimentel, constituye el exponente más claro de esta cerrazón del mercado gallego a aportes exteriores.

El comercio marítimo desarrollado entre 1525 y 1640 responde, por tanto, más a una excepción que a una norma. Su debilidad denuncia su carácter excepcional, que puede esfumarse en cualquier momento. Basta con la escasez de la apetecida moneda de plata para que los puertos gallegos dejen de interesar a los mercaderes extranjeros.

En consonancia con estas características se encuentran los medios de seguridad y financiación del comercio marítimo. Las pólizas de seguros sólo se localizan en expediciones comerciales practicadas por mercaderes profesionales foráneos y desaparecen de los archivos notariales gallegos en la década de 1560, conservándose a cambio en los libros de registro burgaleses. Su lugar será ocupado en los puertos galaicos por los préstamos a la gruesa, modalidad de seguro híbrido entre préstamo y crédito, que se encargarán de impulsar los arrendadores del estanco de la sal en el reino y que afectará sobre todo al comercio de sardina y al del vino de Rivadavia. Bien es verdad que se trata de una escritura de presencia fluctuante, abundante en los años inmediatamente posteriores a la firma de la tregua holandesa de 1609 y llamada a convertirse en una escritura rara de 1620 en adelante.